



## 歓迎する都市：観覧車の登場と再登場

著者	楠田 恵美
雑誌名	社会学ジャーナル
号	39
ページ	45-59
発行年	2014-03-31
その他のタイトル	Welcoming City : The birth and rebirth of the Ferris Wheel
URL	<a href="http://hdl.handle.net/2241/00124101">http://hdl.handle.net/2241/00124101</a>

# 歓迎する都市

## —— 観覧車の登場と再登場 ——

楠 田 恵 美

### 1 はじめに

本稿では、観覧車のもつ社会的意味の変容について考察する。観覧車は、1893年に米国シカゴで開かれた万国博覧会（The Chicago World's Columbian Exposition）会場に設置されて以来、現在まで、世界各地の都市や遊園地に設置されてきた。英語ではその考案者である George Washington Gale Ferris, Jr. (1859 - 1895) の名前に由来する Ferris wheel という名で呼ばれるが、observation wheel や big wheel と呼ばれることもある。日本語（観覧車 = viewing wheel, spectacle wheel）やイタリア語（ruota panoramica = round panorama）では observation wheel に近い、展望することに重点をおいた意味合いで呼ばれ、ドイツ語（Riesenrad = big wheel）やフランス語（grande roue = big wheel）では、ほぼ big wheel と同じ、大きな車輪という形状を基にした呼ばれ方をする。

現在最も古い現役の観覧車は1897年、オーストリア国王フランツ・ヨーゼフ一世の戴冠五十周年を記念してウィーンのプラター公園に設置された Wiener Riesenrad である。この観覧車はその登場以来、ウィーンの市民に親しまれてきたのみならず、1920年頃から戦前にかけてこの観覧車を舞台とする数多くの映画が収録され、世界的な知名度を得るところとなった。第二次世界大戦中の1944年には空爆を受け、一時的な運転休止を免れなかったが、1945年に修復され、1947年に運転を再開した。それ以降は、シュテファン大聖堂と並ぶウィーンのシンボルの一つとして現在もお運転を続けている。

最近では2002年にこのウィーンの大観覧車に変化が訪れた。戦中に8つのゴンドラを失ったまま回転を続けていた観覧車のもとにゴンドラが戻されたのだ。その際、古代ローマから1944年に戦災を受けるまでの2000年間にわたるウィーンの歴史から8つのシーンをジオラマにしたものが、それぞれのゴンドラの内部に装備された。これらのゴンドラは、乗り込んだ搭乗者をウィーンとプラター公園の時間旅行に誘う舞台となるよう企図され、panorama, wheel of time という名が与えられた。この他、この年には観覧車の機体の外側に電装が施され、毎晩イルミネーションが灯されるようになった。以降、ウィーンでは日中にも夜間にも観覧車の姿を見ることができるようになった。この観覧車はウィーンの風景を構成

する要素となり、日夜を通じてその存在感を放つことになった。

ウィーンの大観覧車の歩みをざっと概観しただけでも、各時代の観覧車をめぐる意味付けには、いくつかの異なるフェーズがあることに気づかされる。それは(1)観覧車の設置をもたらすイベントの開催であり、その時点では展望装置としてのフェーズをもつ。そしてその後(2)アミューズメント装置としてのフェーズをもつようになり、観覧車は展望するための装置というよりもむしろ乗ることを楽しむ機械式の遊具となる。そして最後に(3)2000年以後における都市的ランドマーク装置としてのフェーズである。このときから観覧車は都市におけるアトラクションとして、アピールするものとなる。

観覧車は、塔がそうであるように、見て見られる装置であると同時に、都市を見て見られる装置にもする。しかし塔と観覧車を近代都市のゼロ装置としてみたとき、それらの発動させる意味作用は異なるように思われる。本稿では、まず塔と比較して観覧車の特性を浮き上がらせ、そして、いくつかの時代と場所の観覧車を取り上げながら、観覧車のもつ上記3つの仮定的フェーズの検討を行い、観覧車のもつ社会的意味とその変容を明らかにする。最後に、現代社会において観覧車が引き寄せ拡散させる無の集合的つながりのあり方について考えてみたい。

## 2 観覧車の前史

### 2-1) ガラスのコンテナ

ガラスという透明な物質のもつ視覚作用は、橋のもつ「分離と結合」という両義性に似ている。ガラスによって事物が区切られたとき、区切られた一方の空間と他方の空間は、物質的には分離される。だが、ガラスの透明さ故に、双方の空間は相互に光を通し、我々に視覚上の繋がりを留めもする。そのため我々は、ガラス一枚挟んだあちら側の世界と繋がっているようにも切り離されているようにも感じる。

普段、我々と共にあるものが、例えば、ガラスケースのなかに入れられたとすると、我々がそれらの物に対して働かせる感覚のほとんどの機能は視覚を残して断たれてしまう。そうされる前には我々の全ての感覚に開かれていたにもかかわらず、ガラスに区切られるやいなや、視覚が際立ち、ガラス越しの事物は視覚対象として浮き上がってくるだろう。

直前に述べたようにガラスで区切られることで、我々はそれらの事物と分離されるが、同時に、その事物との繋がりを見ることの範囲で留める。それだけでなく我々は、視覚を手だてにそれらの事物との関係を構成していく。程度の差はあれ、我々は、あちら側の空間を見ることのできる客体として捉えるようになる。そうして、視覚を中心に成り立つその関係性を崩さないままその事物の方へ引き寄せられる。このことは、たとえ見るまでもないと思われるものも含めて、我々の視覚に開かれた状態となることを意味する。我々一人一人にとって見

るべき価値をもつ事物と見るに足らない事物との境界はいよいよ不明確にされ、様々な事物が見る側にまわったり、見られる側にまわったりして共存するようになる。ガラスはそうした我々の見る・見られる関係性の運動に拍車をかける。

ところで透明なガラス板は、その物質自体として情報に乏しい。なぜなら、それは出自と切り離された原料から成る工業製品であり、完成態として平板で無色透明であることが、その第一の存在価値として運命づけられているからだ。そして、それを全面にを使って作り出された空間は、その無色透明な性質ゆえに、光を通過させるとともにそれが位置する場の環境や情報にとけ込みながら、そこにあるほとんどの自然条件を遮断する。風雨や外気から我々をまもる家屋の閉鎖的機能を確保したまま、その空間を光と視線に対して開放する。そこは自然が制御された新たな人工的自然として成り立つ。

このようにガラスは、それがもつ分離と結合という作用によってその両極を我々に行き来させながら、人間同士の関係のほか、このような人間と自然との関係をも媒介し、調整する。

## 2-2) 鉄の結晶

目立ちたがり屋や野次馬などの、見ることにかかわる振る舞いや関係性を強化する物質は、ガラスのほかに鉄がある。19世紀に入ってから建築材料として用いられるようになった鉄は、木材や石材では到達し得なかった高さをもつ建物を作り出すことを可能にし、我々が普段生活し経験する世界の幅を、特に上下(高度)において広げた。高さをもつ建物といえば大聖堂のクーボラや鐘楼、五重塔などの宗教建築、あるいは宮殿や城などの支配者の居城であった。こういった建築物よりもずばぬけて高い建物が、民衆の工学や技術力を示す指標として、民衆の展望のために建てられるようになったのも建材に鉄が用いられ始めた後のことである。

特に、建物の骨組に利用される鉄は、石よりも軽く、木よりも強い上に、 casting で形に自由が利くことから、近目には無骨でありながらも複雑な直線や曲線の組合せで繊細な模様を建物に与えることができた。更には、その強さと軽さにより、鉄の骨組みは、建物そのもののボディとしても成り立つほどであった。鉄橋や鉄塔がそれである。壁を極力削ぎ落とし、空気抵抗から解放させた骨組みとしての鉄橋や鉄塔は、いわば、建築世界におけるレースとして、上空に透かし模様をもたらし、線としての建築物は、幹と枝を露にした冬の落葉樹のように光や風を通過させながら、しかし巨大な姿を風景のなかに晒す。その人工物やそれとともにある風景は、機能を超えた象徴的意味合いを我々に投げかける。

ガラスの透明さを突き詰めて通気に引き戻された鉄の骨組みは、我々の生活世界を飛び越え雄大な自然環境の側に近づき、我々の日常世界と自然との中間地帯に足場を与える。我々は、その足場にまなざしを投げかけたり、あちらからまなざしを投げかけられる様を想像したり、あるいはまれにその足場に立ったりして、

その骨組みが媒介する視覚世界の住人となる。

## 2-3) 機械仕掛けの

### 2-3-1) 回転運動体

地球の自転や公転の回転運動は、我々に規則正しく繰り返す一日や季節をもたらす。その規則的な動きをなぞって時間という数字的区切りが与えられ、時計が我々に一定間隔で時刻を告げる。水の流れや風の力を利用した水車や風車はその力を得られる限りにおいて回転を続ける。その回転を原動力として別の運動に伝えることもできる。時計や水車、風車などは、その回転運動によって、我々にその空間に生じている時の流れや力の働きを示す。

### 2-3-2) 移動空間

原動力を水や風、人間、動物などに依存していた初期機械は、蒸気機関やモーターなどの発明を経て、内燃機関や電動機を装備した移動装置を生み出した。人間や動物の歩行や走行をはじめ、人力車や動物の力を借りた牛車や馬車、手漕ぎボートや帆船など、人や自然の力に頼り切っていた従来の乗り物や輸送機のもつ速度や輸送力を遥かに上回る、新しい燃料をもちいた鉄道や船舶、自動車、飛行機の登場によって、我々は移動時に機械のなか、あるいは機械を積んだハコのなかに住み込むようになった。また空間の移動が容易になるにつれて遠距離間の移動も日常化するようになった。我々が日常生活を営むために作り出す空間に、建築のほかに機械が加えられた。

## 2-4) 水晶宮

以上のガラスと鉄の建築技術、機械工学の進展が重なり合うところに、観覧車の登場する下地が整えられた。そしてこの技術的な可能性を実証させるにふさわしい舞台として用意されたのが、博覧会である。1851年にロンドンで開催された万国博覧会の成功を契機に、主に欧米の主要都市では博覧会の開催を誘致する動きが活発化していった。そして、だんだんと規模を拡大していく博覧会では、その祝祭的な性格を引き立てながらその会場に中心性を与えてくれるシンボリックな展示物が求められた。

ロンドン万博では会場としてつくられた水晶宮がこの博覧会にとっての最も重要でシンボリックな展示物でもあり発明品でもあった。その水晶宮の内部でいうならば、身廊と翼廊の交差する中央部に設置された、高さ約8メートルの巨大なクリスタル製の噴水が、水晶宮内部に展示された夥しい数の展示品が発生させる夥しい数の視線を集中させる焦点となった。

このロンドン博覧会の開催から二年後の1853年のニューヨークでは、その名も「New York Crystal Palace Exhibition」と呼ばれる博覧会がマンハッタンのReservoir Square（現在のブライアント公園、ニューヨーク公立図書館の隣に位置する）で開かれた。主催者たちは、この万博の開催に際して政府から十分な

資金援助を受けることができなかったのみならず、開幕後においても多くの集客を得ることのできないままに、当時にして340,000ドルの赤字決算とともに1年4ヶ月にわたる会期を修了した。結局、ニューヨーク万博は、アメリカにおける第一回目の万国博覧会という輝かしい名を歴史に刻むことができず、これをニューヨーク万博から23年後の1876年にアメリカ合衆国独立100周年を記念して開催されたフィラデルフィア万博に譲った。

ニューヨーク水晶宮の失敗は、この時期のアメリカでは博覧会を受け入れる土壌が十分に肥えていないことを示す好事例となった。しかしながら、表向きは失敗に終わったように見えるニューヨーク万博も、ロンドン万博が水晶宮を生んだのと同じくらい重要な足跡を後生に残している。それは水晶宮のほかはこの万博に際してラッティングの展望台がつくられたことによる。ラッティングの展望台の高さは350フィート（約107m）あり、当時では世界最長の高さを持つタワーであったとされる。

ニューヨークの水晶宮は、交差部に巨大なドームが設けられたことと、ガラス屋根だと明るすぎるという理由から木造屋根が取り入れられた事を除けば、ほとんどロンドンのパクストンの水晶宮と同じ構造をもつものであった。

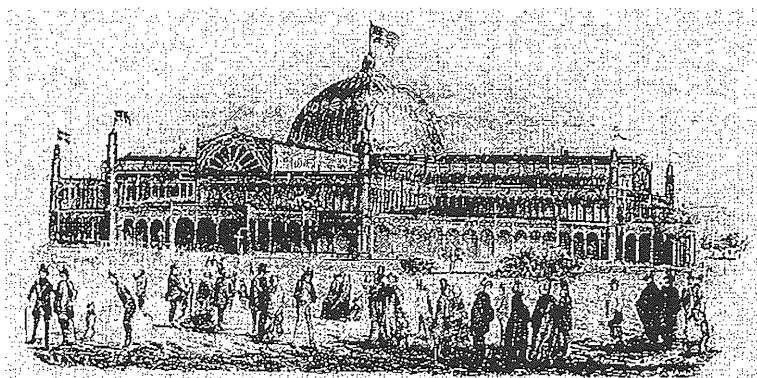


図1 ニューヨークの水晶宮

それに対してラッティングの展望台は、その高さにおいてもその構造においてもニューヨーク万博が独自に生み出したものであった。タワーは鉄で補強された木造建築で、基座を成す部分には店舗が設置され、その上方に望遠鏡の備え付けられた第一展望階と第二展望階が設けられた。地上から各展望階へ昇る際には蒸気動力のエレベーターが用いられた。

当時のニューヨークといえばウォール街を除いた土地のほとんどが田舎町同然の姿を呈していたが、展望台は、そのニューヨークの街の様子を上空からリアルタイムに見下ろすことを可能にした。ニューヨークの住民たちは自らが住む島を

一望し、瞬時にその土地の広がりに限られている様を認めたのだった。と同時に、ある一部の人们にとってその限られた空間は、一枚の白紙の設計図面であるかのように映った。そうした人々にとって、この周囲の限られた未開発の土地の有様は、密度を高めようとする夢をかきたて、惜しめないエネルギーを注入すべき舞台かのごとく映ったのである。ラッティングの展望台の出現によって、水晶宮に閉じ込められた人びとの視線は屋外へ飛び出し、都市へと放たれる機会を得た。そのとき、人びとの視線の先に広がる都市は人間の手で改変し続けることのできる人工物であり、自然であったのだ。

「最大限の物理的インパクトと極小の土地面積とを両立させる内部をもたない建造物」であるランティングの展望台と「物や人、各種の図像や象徴を何でもかんでも呑み込んでしまう無差別な収容力を持ち、内部にそれらを共存させるという単純極まりないやり方によって、それらを相互に関連づける」(コールハース1994=1999: 41) 水晶宮とがともに並べられた際、このペアは、圧倒的な展望台のもつ圧倒的な物理的インパクトによって、水晶宮を打ち破り、都市スケールでの水晶宮を築き上げてゆくことになるのである。

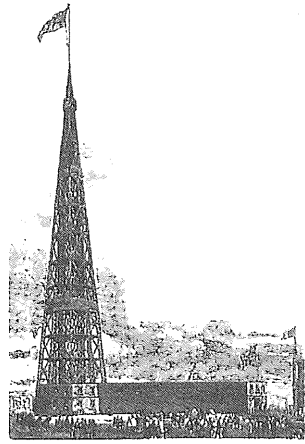


図2 ラッティングの展望台

## 2-5) エッフェル塔

水晶宮とタワーのセットを発明しながらも開催時期尚早のうちに幕を閉じたニューヨーク万博とは裏腹に、その後に開催されていったロンドン万博(1862)、パリ万博(1855, 1867, 1878, 1889, 1900)、ウィーン万博(1873)のどれもはみな華やかな成功をおさめた。そのなかでも、ニューヨーク万博との関連で注目すべきはエッフェル塔を生み出した1889年開催のパリ万博である。ラッセルの展望台のおおよそ3倍の高さ312mを誇るエッフェル塔は、博覧会会期終了後も取り壊されるのを免れ、現在もパリにその姿を留める鉄製のタワーである。

エッフェル塔は、旧来からのパリのランドマークであるノートルダム大聖堂の高さを悠々と超え、かつ、政治的・宗教的な呪縛から解放され、ただ単に人びとに見ることを行わせる展望台でしかなかった。パリの地上から上空へのびる一筋の線としてその姿を晒すエッフェル塔は、見ることを目的としてパリにやってくる観光客(sightseer)や訪問者(visitor)に二重の見る目的を背負わせた。まずはエッフェル塔のあるパリを見ること。そしてエッフェル塔からパリを見ることである。パリを見るべき風景に仕立て上げるこの無の象徴性故に、より一層エッフェル塔は、それ以上でもそれ以下でもない象徴的機能を背負い込むことに

なった。もちろん、エッフェル塔は近代や科学、工学といった地理学的な範囲を超えた象徴にも成り得たが、しかし、パリという都市のもつ時空の呪縛から解放されることはなかった。エッフェル塔はパリにあるからこそエッフェル塔であるのであり、エッフェル塔と同じ塔を他の都市に建てたとしてもそれはパリのエッフェル塔の陳腐なイミテーションに成り下がってしまうのである。この意味で、エッフェル塔のもつ零度には制限がつきまとう。

### 3 誕生期—展望装置としての観覧車

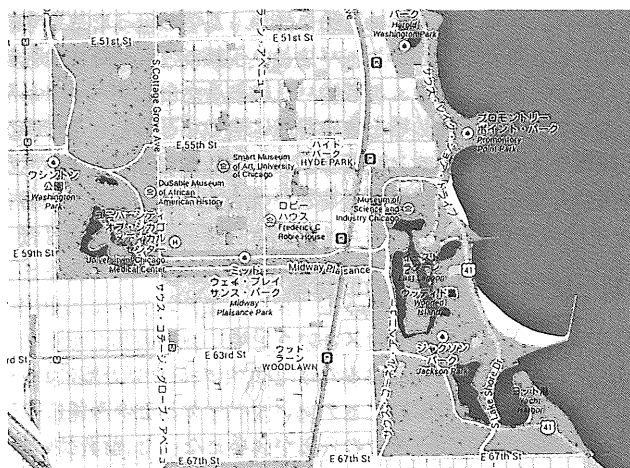
#### 3-1) ミッドウェイ・プレザンスという足場

観覧車がシカゴの地にお目見えするのは、1893年のシカゴ万博においてである。シカゴ万博ではミシガン湖沿岸のジャクソン・パークとその西側に伸びるミッドウェイ・プレザンス公園という既設の公園が会場となった。前者はいわゆる文化・産業の展示にあてられ、後者は娯楽スペースにあてられた。この娯楽スペースの中心点に設置されたのが観覧車である。

ジャクソン・パークとミッドウェイ・プレザンスは、ワシントン・パークとともに、シカゴのサウス・パーク計画により造園された公園である。1869年に設立されたサウス・パーク委員会（South park commission）により計画され、1871年以降順次造園が進められた。ミッドウェイ・プレザンスのミッドウェイとは、その名の通り「中央の道」を意味する。これが東側のジャクソン・パークと西側のワシントン・パークの中間に位置し、それらを結ぶ役割を担っているため、そのような名がつけられた（地図1参照）。一方、プレザンスの由来は明らかにされていないが、plaisance は、大邸宅や公園に付属する人里離れた遊園地や遊歩道という意味を持つ pleasance の旧綴りでもあり、なおかつフランス語では、「船遊びの場」という意味をもつ。実際、1871年当初の造園計画では、このミッドウェイ・プレザンスは、二つの公園に広がる湖を水路で結ぶ運河となるはずであった。しかし、1871年のシカゴ大火災を受け、この造園計画が見直された際、運河掘削も暫定的に据え置かれ、ミッドウェイ・プレザンスは緑地のまま1893年のシカゴ万博を迎えることになった。

万博会場としてのミッドウェイ・プレザンスは、万博を財政的な成功に導くための苦肉の策として設けられることになった娯楽ゾーンであり、ここでは営利活動が許可された。約200メートルの長さをもつ直線の敷地内に、各種アトラクションやレストラン、諸外国の村を再現したブースや人類学的な展示が並べられ、民族音楽やダンス、ショーなどの見世物により、ミッドウェイには、ジャクソン・パークの整然とした、もっと言えば堅苦しい雰囲気とは対照的に、猥雑さの入り交じったお祭りめいた雰囲気がつくりだされた。実に、博覧会の開催趣旨である産業振興と人類的協調という目的を達成するための表舞台をジャクソン・パークが担ったとすると、それに付属する隠れ里的な遊園の場をミッドウェイが担った





地図1 ミッドウェイ・プレザンス公園

といえ、財政的理由をこえた深い部分で両者は相互補完的な関係にあったといえる。このことは、例えば、「ホワイト・シティ」と呼ばれたジャクソン・パークの万博会場が、この万博を発端としてアメリカの各地につくられた遊園地を指す代名詞となった一方で、まっすぐ直線状に伸びる大通りに建物を建て、整然とした町並みを築き上げようとする都市美運動計画のモデルをミッドウェイが担ったように、一つの博覧会からの延長として遊園地も都市計画も生み出されていることによる。

### 3-2) 観覧車の登場

ところで観覧車生みの親フェリスに観覧車のインスピレーションをもたらしたのは何だろうか。一説によると、幼少時代を緑豊かな谷あいの村で過ごしたフェリスは、土手に座り、毎日飽かずに水車を眺めていたと言われる。このときにフェリスは水車の構造に興味を持ち、ホイールやその他の機械仕掛けに魅せられたのではないかと考えられている（福井2005：66-67）。

確かに、シカゴ万博の開催以前にもその後にも観覧車の設置場所に選ばれたミッドウェイ・プレザンスを運河にする計画があったことは誰もが知るところであっただろうから、エッフェル塔をしのぐ塔を建てる建設用地としてその場所を眺めたとき、そこが運河建設予定地であることは前提であり、そこにひとつの大きな展望機能をもつ水車を建てるアイデアが生まれたとしてもさほど不思議ではない。いずれにせよ、エッフェル塔はおろか、ラッティングの展望台にも満たないが、264フィート（約80m）の展望装置はここに誕生することになった。60人乗りのゴンドラを周囲に36台ぶら下げた輪っかが10分かけて一回りする展望装置、観覧車の登場である。この観覧車の乗車券はシカゴ万博の一日入場券と同じ

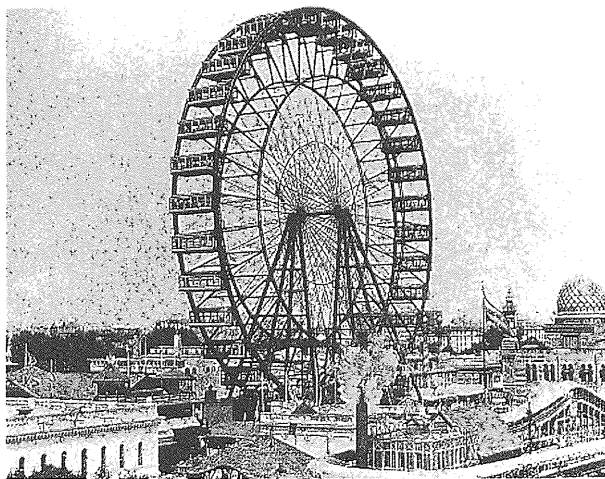


図3 シカゴ万博会場に設置された観覧車＝Ferris Wheel (1893)

金額の50セントであり、一回の乗車につき二周することができた。

観覧車は、ゆったりと回転運動をする機械であるが、それこそ目的地をもつ移動手段である交通機関や、スリルを求めるアトラクションが速度を追求とするのとは異なり、乗り込む人びとに外界を空中から展望する機会を与えることを目的としたものであった。一方で観覧車は展望台とは異なり、ゆったりと一定速度で回転運動を行うため、頂上でこころゆくまで展望することはできない。ゴンドラが頂上に到達し、その付近を通過するのは束の間の出来事であり、無惨にもその他の高さの場所と同じ速度で頂上を過ぎてゆく。展望の目的地である展望台でできるように、頂上で気の済むまで同じものを眺め続けることは観覧車では許されない。搭乗者は、一回の搭乗あたり一周から数周という搭乗者の誰もが平等に与えられた観覧車の回転にかかる時間の倍数の搭乗時間内に目の前で単調に展開されてゆく景色を見続けるだけだ。観覧車は、万華鏡のようなものであり、見る装置でありながら、対象物を正視することは許されない。むしろ回転運動による高度の変化のなかで、ゴンドラの外側に広がる景色を見て過ごす観覧車の「見え」は、展望台が与えるような、熟視しできる「見え」とは異なり、映像に近いものである。展望台から見ることで見られる景色は、実景としての地図、あるいは空中写真のオリジナルデータであり、それは、目の下に広がる街の正確な把握につながる。それに対して観覧車から見ることで見られる景色はふわふわとして定めがつかず、むしろ遊戯的な「見え」である。であるからこそ余計に搭乗者にとって、観覧車から見える景色を正確に把握することはあまり重要ではないし、むしろ観覧車のゴンドラから眺められた景色が普段と異なる「見え」をもたし、それが驚きや喜びなどの感覚上の刺激をもたらせばそれで事足りる。観覧車に乗り込み、

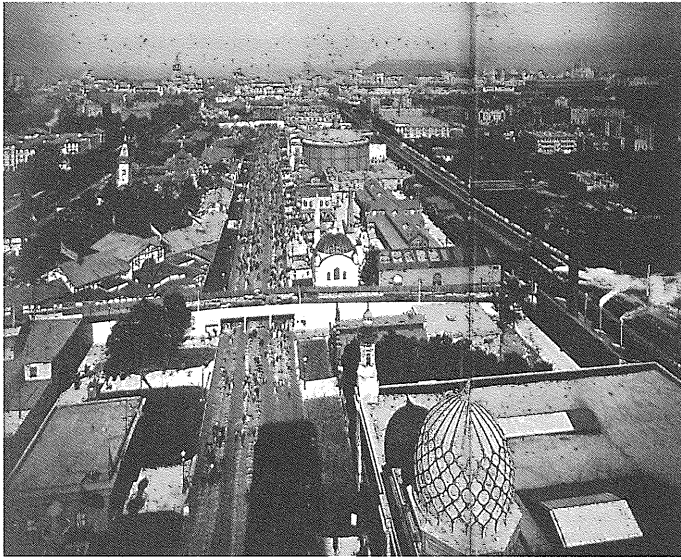


図4 Ferris Wheel (1893) からの眺望 (ミッドウェイ東部)

高度が次第に上がって行き、頂点を過ぎ、やがて再びもとの位置に戻って来るなかで一定速度に移りゆく景色をぼんやりと眺めていればそれで充分である。

#### 4 アミューズメント装置としての観覧車

だから観覧車は、所詮お遊びの領域にとどまるのだ。合理的な上下運動をするならば垂直運動をするエレベーターで充分であるし、よりよくしっかりと外界を眺め晴らすには、高さの面でも不動であるという面でも展望台の方が理にかなっている。スリルを味わうのであれば高度や速度でローラーコースターがこれに勝るだろう。それでもなお、観覧車が存在意義をもっているとすれば、そうした究極的な目的合理的な装置にはない、回転型の展望装置という中途半端な目的と完結性を観覧車が持っているからだだろう。観覧車は、ゆったりとした速度で単調に回転を続ける巨大な輪っかであり、それは、お金と時間にゆとりのある人しか乗らないし、遊ばせておく空間をもった場所にしか設置できず、こうした遊ばせておく土地をもつゆとりのある所有者にしか持てないものでもある。もしもそれを究極的な目的をもつものとして定めるとすれば、それは集合的な時間的空間的有閑状態のうみだす余剰物のシンボルであると言っておくことが出来るかも知れない。

このことについて考えるには、シカゴ博覧会終了後の観覧車の行方を追う必要がある。当初の計画とは異なり博覧会終了後もパリの地に残され、その都市のシ

ンボルとなったエッフェル塔とは異なり、フェリスの観覧車は、ミッドウェイ・プレザンスからの撤退を余儀なくされただけでなく、短命のうちに解体される運命にあった。シカゴ万博は6ヶ月間におよぶ会期を終え10月末に閉幕し、フェリスの観覧車も次の移転先が決まるまでのしばらくの間は、そのままミッドウェイに留まっていたが、翌年の春にいったん解体された後、シカゴ北部のノース・クラークに移され営業を再開した。その移転先では1903年まで営業を続けたが、赤字続きであるため、やむなくシカゴハウス・レッキング社という解体会社に売却された。

ようやくフェリスの観覧車が再び日の目を見たのは、1904年にセントルイスで開かれた万博においてであった。同年4月から12月までの会期中、Ferris Observation WheelやObservation Wheelという名で呼ばれ、やはり娯楽スペースにおける人気アトラクションの一つとして活躍した。しかし、セントルイス博覧会閉幕後には、とうとうこの観覧車の引き取り手は現れず、1906年にダイナマイトで破壊された。このように、フェリスの観覧車（1894－1906）自体は短命であったが、シカゴ万博を端緒として世界各国の都市に観覧車は設置されていった。1895年にロンドン北西部のアールズコートで開かれたオリエンタル博覧会に際して設置されたアールズコートホイール（1895）、1900年のパリ万博に設置されたラ・グラン・ルー（1898）などを筆頭に、日本でも1906年に大阪で日露戦争の凱旋を記念して開かれた戦捷記念博覧会や翌年の1907年に上野で開催された東京勲業博覧会において観覧車が設置された。

こうしてみると博覧会には実に観覧車の設置舞台として適的であるようにみえる。しかし、遊園地という常設舞台を観覧車は得たのである。冒頭で触れたウィーンのプラター公園の観覧車（1897）、そしてコニー・アイランドには1896年頃に観覧車が設置されたようである（福井2005：45）。そして各地で開設された遊園地だけでなく、移動遊園地やフェアなどでも小型の仮設式観覧車は定番の乗り物として定着していった。観覧車は、遊園地という余暇活動を象徴する場所に定位置を得ることで、純然たる余暇のアイコンとなった。それは、エッフェル塔のように、パリという都市と直接的に結びつくシンボルとはならず、都市にある遊園地や都市で開催される会期限定的なイベントを通して、都市に間接的に結びつくシンボルとなっていた。

## 5 観覧車の再登場

シカゴ万博が生み出した景観は「ホワイト・シティ」と呼ばれ、シカゴ万博終了後、シカゴは、「ホワイト・シティ」というニックネームで呼ばれるようになった。同時に、このような景観をもつ都市を実際につくり出そうとする都市美運動がシカゴはもちろんのこと米国各地の都市で起きた。さらにはシカゴ万博後に、シカゴ万博を模した遊園施設が米国各地の都市で建設されていった際、これらの



図5 ネイヴィー・ピアの全景とシカゴのランドスケープ

遊園地の代名詞としても「ホワイト・シティ」という名が用いられた。シカゴにおいても、「ホワイト・シティ」という名をもつ遊園地が1905年に開設され、これは1946年まで営業を続けた。この遊園地に観覧車が設置されていたかは定かではないが、全国各地につくられた「ホワイト・シティ」のうちの少なくともいくつかの施設では観覧車が設置されたであろうことが推察される。

現在のシカゴでは、ネイヴィー・ピアと呼ばれる複合的な娯楽商業施設に観覧車が備え付けられている。この施設は、海軍の所有施設であった波止場の跡地再開発により1995年に造設されたものであり、二つの屋内劇場、野外音楽劇場、ビアガーデン、博物館、遊園施設、各種ミシガン湖クルーズ、レストランなどが集められている。このような都市一体型の遊園娯楽施設のアトラクションの一つとして、そしてこの施設の一つ重要なアイコン的存在として、だがしかし、おそらく無意識的かつ非歴史的イベントとして、常設の観覧車がシカゴに再登場したことは、フェリスの観覧車（1893-1906）を含むこれまでにつくられた観覧車が社会のなかでどのようなものとして見なされてきたかを端的に示している。それは、アイ・キャッチーなだけで、記念碑ではない。観覧車はそれが依拠すべき時間も空間ももたされずにただ大きな回転装置とみなされてきたのである。

だが、2000年以降、観覧車のもつ社会的意味合いに若干の変化が訪れようとしている。ミレニアムを記念するオブジェとして2000年にロンドン・アイがつくられた。そして2002年には、冒頭に述べたようにウィーンの観覧車が歴史をテーマにしたゴンドラを装備した。さらに2008年にはロンドン・アイの大きさをしのぐシンガポール・フライヤーが登場した。都市のオブジェあるいはランドマークの担い手として、2000年以後、観覧車が設置され始めたのである。

## 6 結論

イギリスやフランスで開催された万博が、基本的には首都ロンドンやパリで開催されるイベントとして定着していたのとは異なり、アメリカでは万博を開催するに際して、開催地（ホスト）を決定することからはじめられた。このことは、開催候補地として名乗りを上げた都市間で誘致競争が繰り広げられることを意味した。アメリカの万博の歴史は、ある意味で都市間の誘致競争の歴史でもあり、こうした万博誘致を通じて、各都市は自ら都市の自意識を築き上げていった。1894年に開催されたシカゴ万博も例外ではなく、ニューヨークやセントルイスなどの諸都市との激しい誘致争いの末にシカゴが開催権を勝取った代物であった。この万博の誘致から開催までの一連の動きは、都市が一丸となって開催誘致を行い、実際の万博会期中を通して一人でも多くの来客者を獲得しようと努力する運動としてもみることができる。

シカゴは、現在約270万人の人口を抱え、ニューヨーク、ロサンゼルスに次ぎ米国で三番に大きな都市であるが、もともとは、大西洋からセントローレンス川、ミシガン湖、イリノイ川、そしてミシシッピ川を介してメキシコ湾に行き着くことのできる地の利により、内陸にありながら港湾都市の風貌と性格を備えながら、大西洋とメキシコ湾を結ぶ水運の結び目として、あるいはアメリカの東西と南北の中期点として発達した。水運の後に整備された鉄道網も、こうしたシカゴを中心とする、中西部の農畜産物を東部へ、あるいは海を越えて世界へと運出す水路に倣って整備されたために、シカゴ駅は現在もなお米国鉄道駅の中央ステーションとして機能している。更にいえばシカゴ空港は米国のなかで最も発着数の多い空港であるため、米国における水陸空路すべてにおける交通の中心はシカゴに集中していると言っても過言ではない。

都市シカゴの行政上の成立は1835年であるが、近代都市シカゴとして世界的に名を知られるようになったのは、1893年のシカゴ万博開催前後のことであろう。まずもって万博誘致の成功にはじまり、万博で成功を収め、その後には全米の各都市に都市計画や都市政策の波及効果をもたらしたからである。シカゴのイベント誘致にかける惜しみない努力は、時にあ



図6 シカゴの街灯につけられた垂れ幕

からさまに、今日でもシカゴの街を歩く際にひしひしと感じ取ることができる。例えば図6の垂れ幕には国際会議場で開催中のイベントの案内表示とともに「WE'RE GLAD YOU ARE HERE! (来てくれて嬉しい!）」というコピーが掲げられているが、これはシカゴ公式の誘致活動非営利団体である Choose Chicago の活動の一環である。

シカゴ万博を端緒として形成され波及していった都市シカゴ「ホワイト・シティ」が世界中に拡散させた観覧車は、ホストとしての自意識の芽生えた都市の日常にランドマークとして埋め込まれていく。展望台が見る・見られるという視覚行為を招き寄せる装置であり、どちらかといえば観光客 (sightseer) に親和的な都市のまなざしとともにあるシンボルであるとする、観覧車は、そこへ行く・来ることを誘発する都市のアイコンであり、それ自体は遊戯的なまなざしとともにある、どちらかといえば訪問者 (visitor) に親和的な装置だが、これは都市の全体のなかに組み込まれた都市をホストに仕立て上げる他の装置との補完的な関係によりこの装置の成立は支えられている。

#### 【文献】

- Applebaum, Stanley(1980) *"The Chicago World's Fair of 1893: A Photographic Record"*, Dover Publications, Inc., New York.
- バルト, ロラン (1964=1997) 『エッフェル塔』宗左近／諸田和治 (訳) ちくま学芸文庫.
- 福井優子 (2005) 『観覧車物語－110年の歴史をめぐる－』平凡社.
- キャソン, ジョンF. (1978=1987) 『コニー・アイランドー遊園地が語るアメリカ文化』大井浩二 (訳) 開文社出版.
- コールハース, レム (1994=1999) 『錯乱のニューヨーク』鈴木圭介 (訳) ちくま学芸文庫.
- 倉田保雄 (1983) 『エッフェル塔ものがたり』岩波新書.
- 中川大地 (2012) 『東京スカイツリー論』光文社新書.
- Rydel, Robert W.(1984) *"All the world's a fair"*, The University of Chicago Press, Chicago.
- Rydel, Robert W. et al (2000) *"Fair America : world's fairs in the United States"*, Smithsonian books, Washington and New York.
- ジンメル, ゲオルグ (1909=1999) 「橋と扉」『ジンメル・コレクション』北川東子 (編訳) 鈴木直 (訳) ちくま学芸文庫.
- 吉見俊哉 (1992) 『博覧会の政治学－まなざしの近代－』中公新書.

## 【資料】

ウィーンの観覧車公式ＨＰ “Das Wiener Riesenrad”

(<http://www.wienerriesenrad.com/en>).

ミッドウェイ・ブレザンス公園公式ＨＰ “chicago park district”

(<http://www.chicagoparkdistrict.com/parks/Midway-Plaisance-Park/>).

ネイビー・ピアの公式ＨＰ “NAVY PIER. Chicago”

(<http://www.navypier.com>).

ロンドン・アイ公式ＨＰ “EDF Energy London Eye”

(<http://www.londoneye.com>).

シンガポール・フライヤー公式ＨＰ “Singapore Flyer, A Moving Experience At Every Turn” (<http://www.singaporeflyer.com>).

## 【図版】

図 1. Rydell, Robert W. et al (2000), p 18より。「New York, Crystal Palace POLCA」楽譜の表紙。

(原版: Photo courtesy of the Larson Collection, Sanoian Special Collections Library, Henry Madden Library, California State University, Fresno).

図 2. コールハース, レム (1994=1999), p 38より。

図 3. Rydell, Robert W. et al (2000), p 33より。 (“Official Views of the World’s Columbian Exposition” [Chicago: Gravure Co., 1893] からの再引用)。

図 4. Applebaum, Stanley (1980), pp96-97より。(Avery Architectural and Fine Arts Library, Columbia University in the City of New York からの再引用)。

図 5. 絵葉書。裏面には、ネイヴィー・ピアについての次の説明書がある。「ネイヴィー・ピアとはシカゴのレイク・フロントの遊び場です。それはアメリカ中西部における第一のレジャー目的地と言われ、年間860万人（2014年3月現在のＨＰの情報では890人に増加）もの人がここを訪れます。」

図 6. シカゴの街灯の写真。筆者撮影(撮影日2013年10月13日)。Choose Chicagoは仕事、余暇どちらをも対象とした訪問先としてシカゴが選ばれるようにする誘致活動を行っている。

## 【地図】

地図 1. Google map より作成。